

Das Herrschaftssystem des Absolutismus zielte auf eine Stärkung der zentralen Staatsgewalt ab und begünstigte folglich auch das Entstehen von kompakten Staatsgebilden, die sowohl in wirtschaftlicher wie auch in politischer Hinsicht zentralistisch strukturiert waren. Damit war (spätestens im 18. Jahrhundert) das Ende des mittelalterlichen Lehensstaates eingeläutet. Die bereits in den mittelalterlichen Städten entwickelte Geldwirtschaft hatte die Verwaltung der staatlichen Hoheitsrechte durch Beamte ermöglicht. Im Vorfeld hatte die städtische Bürgerschaft dem Adel oftmals die Hoheitsrechte abgekauft und liess diese durch in regelmässigen Abständen neu zu wählende Beamte verwalten. Dieser städtische Beamtenstaat wurde zum Vorbild des späteren zentralistisch verwalteten Nationalstaates. Das absolutistische Frankreich des 17. und 18. Jahrhunderts hatte seine politischen Vorläufer in den (von «Staats tyrannen» regierten) italienischen Stadtstaaten des 15. Jahrhunderts.<sup>58</sup> Der Merkantilismus, das wirtschaftspolitische System des Absolutismus in Frankreich, bemühte sich um die Schaffung eines einheitlichen, national-französischen Wirtschaftsraumes. Er verlegte Weg- und Brückenzölle an die Landesgrenzen, um einerseits den völlig freien Handel und Verkehr im eigenen Land zu ermöglichen, um andererseits aber auch die Binnenwirtschaft vor der ausländischen Konkurrenz besser schützen zu können. Eine Schaffung eines grösseren zusammenhängenden Wirtschaftsraumes war undenkbar ohne gleichzeitige Verbesserung der wichtigen Handelswege. So hatte Frankreich bereits im 17. Jahrhundert mit dem Bau von chaussée-mässigen Kunststrassen begonnen.<sup>59</sup> Besonders markante Fortschritte wurden in Frankreich im 18. Jahrhundert gemacht. Der forcierte Bau von Chaussée-Strassen verkürzte beispielsweise die Kutschenfahrt von Paris nach Toulouse im Zeitraum von 1765 bis 1780 von 16 auf acht Stunden.<sup>60</sup>

Im Gegensatz zu Frankreich schritt diese Entwicklung in der Schweiz etwas langsamer voran. Eine wichtige Rolle spielte hier die territoriale Zersplitterung, die speziell für den Fernverkehr eher hinderlich war. Transporte von Luzern nach

Basel mussten die Kantone Luzern, Bern, Solothurn und Basel passieren. Schwierigkeiten ergaben sich, weil in verschiedenen Kantonen verschiedene Vorschriften für den Strassenverkehr galten und weil die Modernisierung des Strassennetzes in einzelnen Kantonen sehr unterschiedlich vorschritt. Unter französischem Einfluss hatte der Stand Bern bereits im frühen 18. Jahrhundert damit begonnen, sein Strassennetz zu erneuern: «An die Stelle des früheren Flickens und Ausbesserns trat ... eine nach technischen Regeln durchgeführte Neukonstruktion ganzer Strassenzüge».<sup>61</sup> Bereits im Jahre 1738 verbot Bern zur besseren Schonung seiner Strassen den Gebrauch der Gabelfuhrwerke.<sup>62</sup> Die beiden Stände Basel und Luzern protestierten, konnten aber nichts ausrichten. Folglich mussten sämtliche Fuhrleute mit Gabelfuhrwerken an der Grenze zum Kanton Bern anhalten und ihre Güter auf die breiteren Deichselfuhrwerke umladen.<sup>63</sup> Die Aktivitäten des Standes Bern bezüglich Strassenbau brachten benachbarte Stände in Zugzwang. So begann der Stand Luzern in den fünfziger und sechziger Jahren des 18. Jahrhunderts ebenfalls mit der Modernisierung seines Strassennetzes, wobei dem Ausbau der Transitstrasse von Luzern nach Basel die grösste Aufmerksamkeit geschenkt wurde. Die im Luzernischen gelegene Stadt Sempach wehrte sich vergeblich gegen die neue Linienführung dieser Durchgangsstrasse, welche nun nicht mehr durch ihre Ortschaft, sondern dem anderen Ufer des Sempacher Sees entlang führte.<sup>64</sup>

Der Bau von neuen chaussée-mässigen Strassen wirkte sich bisweilen landschaftsverändernd aus: alte, kurvenreiche Wege wurden geradegezogen, Senkungen ausgefüllt und Bodenwellen ausgeglättet. Diese neuen Strassen erhielten in der Regel ein solides Steinbett, darüber eine Lage Kies und in der Mitte der Fahrbahn eine leichte Wölbung, damit das Regenwasser seitlich abfliessen konnte.<sup>65</sup> Die Untertanen der einzelnen Gemeinden des Kantons Luzern hatten (wie auch anderswo) unentgeltlichen Frondienst für den Strassenbau zu leisten.<sup>66</sup> Die Verpflichtung zum Strassenbau stiess nicht überall auf Gegenliebe. Gerade abgelegene Ortschaften, die